



**PLAN URBAIN
DE MOBILITÉ (PUM)
DE L'ARRONDISSEMENT
DE LIÈGE**

Avis du GRACQ Liège dans le cadre de l'enquête publique

Décembre 2018

1) En résumé

A la suite d'une analyse détaillée et au vu des grandes ambitions cyclables de la vision FAST du Gouvernement wallon, voici les éléments majeurs que le GRACQ Liège demande à intégrer au sein du PUM :

- 1) **Faire du développement du vélo au sein des zones urbaines denses la priorité générale n°1 du PUM avec :**
 - a. La réalisation de réseaux cyclables en site propre proposant une connexion entre les quartiers, centres-villes, et points d'intérêts de la mobilité (gares, lieux d'emploi, écoles...) donc le Réseau cyclable structurant Liégeois
 - b. La réalisation de connexions inter-quartiers
 - c. La mise en Zone 30 comme règle en agglomération
 - d. L'adoption du principe STOP pour tout nouvel aménagement
 - e. Le déploiement d'une offre de stationnement longue durée et donc sécurisée

- 2) **Faire du développement de 15 corridors cyclables en sites propres à l'échelle de la première couronne la priorité générale n°2 du PUM :**
 - a. En clarifiant les objectifs propres à chacun de ces corridors
 - b. En définissant clairement des objectifs d'aménagements fondés sur des sites propres proposés aux cyclistes (séparés du trafic routier et piéton) continus, connectés entre eux et éclairés
 - c. En s'assurant de la bonne formation des aménageurs
 - d. En allouant les ressources nécessaires aux acteurs concernés (communes et SPW)

- 3) **Assortir ces deux actions prioritaires des ressources financières nécessaires aux acteurs concernés (communes et SPW)**

- 4) **Développer une formation des aménageurs axées sur les principes en vigueur aux Pays-Bas et au Danemark**

- 5) **Proposer des journées régulières de libération de l'espace public de la voiture dans les zones urbaines denses visant la mise en selle d'un**

public caractérisé par un faible sentiment de compétences dans la conduite d'un vélo

2) Un diagnostic pertinent Et des objectifs ambitieux pour le vélo

Le Plan urbain de mobilité se veut être « *un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine* ». (ART. 3.§1). Le document constitue donc une feuille de route relativement générale dont l'objectif est de proposer une vision pour l'avenir de la mobilité dans l'agglomération de Liège et de guider les interventions des différents acteurs et niveaux de pouvoir concernés vers cet horizon. Ce faisant le GRACQ Liège observe que le PUM s'appuie sur un diagnostic très pertinent des enjeux relatifs à la mobilité et singulièrement à la mobilité douce dans l'agglomération liégeoise.

*« À Liège, la croissance de la demande est assez nette : le nombre de cyclistes sur le terrain a quadruplé en 10 ans. Cette évolution est portée par une image positive du vélo et par une politique volontariste en matière de services (location de vélo, point vélo à la gare des Guillemins, etc). C'est aussi le fruit d'une évidence : le vélo est un mode rapide, surtout en milieu urbain où il concurrence plus facilement la voiture. Logique donc, mais insuffisant : la part modale avoisine les 2%, principalement en raison d'un manque de sécurité ; premier critère évoqué par les « non cyclistes ». En effet, malgré les efforts consentis ces dernières années, le réseau n'est pas continu. **Seules 15% des voiries sont sécurisées** pour les cyclistes (sans considérer les autoroutes et voiries de desserte locale ne devant pas être équipées spécifiquement). Or, l'expérience prouve qu'il s'agit d'un pré-requis à l'usage du vélo ! Outre le manque de sécurité et de continuité des cheminements, il faut également relever des lacunes en matière de revêtement (inappropriés et / ou en mauvais état). Ailleurs, la présence du vélo demeure assez discrète pour les déplacements utilitaires, bien qu'aucune donnée de fréquentation n'existe en la matière. »*

Nonobstant ces omissions, le PUM a le mérite de convoquer le vélo comme un élément de solution majeur pour la mobilité de demain. La mobilité douce y constitue une alternative jugée crédible à proposer aux actuels utilisateurs d'automobiles. Ainsi l'enjeu 11 visant la « *mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes* » souhaite notamment « **Promouvoir les modes actifs comme éléments structurants, en valorisant le potentiel des vélos à assistance électriques – VAE** » L'idée de miser fortement sur le VAE est à la fois pertinent mais peut-être excessive. Beaucoup de cyclistes quotidiens utilisent encore des vélos traditionnels même pour des déplacements longues distances. Toutefois, reconnaissons-le, le VAE permet d'étendre la géographie du déplacement à vélo. De plus ce qui peut être proposé pour des VAE sera pertinent pour des vélos traditionnels.

Autre point positif, le PUM souhaite (Objectif 6) mettre en œuvre localement la vision mobilité FAST (Fluidité – Accessibilité – Santé/Sécurité – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 visant une **évolution de 1 à 5% de la part modale vélo pour la Wallonie** à l'horizon 2030 et à réduire celle de la voiture de 83% à 60%. En termes de passagers kilomètres, il s'agit d'une évolution de + 400% pour le vélo (Source : Consultation des stakeholders dans le cadre de l'élaboration du Plan Air Climat Energie 2030 pour la Wallonie), ce qui est très élevé. Il importe ici de souligner que l'action sur une ville comme

Liège et son agglomération constitue une zone d'action prioritaire où agir pour atteindre de tels objectifs vu les fortes densités d'activités humaines rencontrées et la demande de déplacements courts qui y sont liées (les zones rurales étant moins susceptibles de connaître des évolutions majeures des parts modales). Le PUM pose comme objectif l'atteinte de minimum 10 % de part des déplacements à l'échelle de la zone ; ce qui est cohérent et ambitieux.

Au niveau des **zones urbaines denses** (Liège-centre, Ans, Flémalle, Herstal, Seraing), l'objectif est annoncé est ici de *30 à 40% de part modale pour les piétons et vélos* au départ du **principe "STOP"** mis en œuvre en Flandre dans les années 2000, qui impose aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons et aux cyclistes, ensuite aux transports publics et enfin seulement aux voitures individuelles et aux camions. Il envisage également que la zone 30 km/h devienne la règle, que des « zones à basse émissions » soient instaurées.

Zone urbaine dense :

Application du principe "STOP", priorité donnée aux modes actifs, puis aux transports en commun, avant les voitures particulières.



L'adoption d'une telle méthodologie est fortement soutenue par le GRACQ Liège. Elle **renverserait radicalement la vision et l'action des aménageurs** qui aujourd'hui privilégient avant tout les automobiles et les bus et n'intègrent les cyclistes que très occasionnellement « s'il y a de la place », « si cela n'oblige pas de réduire les bandes auto », « si cela n'oblige pas de diminuer le stationnement auto » etc.

Enfin dernier élément important et positif : L'enjeu 10. La « Promotion d'une gouvernance supra-locale ». Le développement du vélo sur la zone concernée nécessite en effet un management supra-communal de la mobilité dont la mobilité douce doit être une des priorités majeures.

La partie « *portrait du territoire* » du document liste de nombreux éléments en cours de réalisation ou prévus (corridor rive-gauche, connexion de RAVeL...). Toutefois, pour le GRACQ, ce premier volet mobilité **omet trois éléments majeurs relatifs à la politique vélo spécifiquement sur Liège que le GRACQ Liège estime important de mentionner :**

- le **Plan Communal Cyclable** de la Ville de Liège adopté par le conseil communal en 2011 et dont la mise en œuvre a été permise grâce aux subventions régionales « Liège Wallonie cyclable » de 2011 à 2016. Nous reprendrons cette critique plus loin, mais notons déjà **qu'il semble impensable qu'un nouveau plan de mobilité douce soit prévu sans s'articuler et viser la finalisation des 6 itinéraires structurants du Plan Communal Cyclable**. Il importe d'avoir de la cohérence et de la continuité dans l'action publique.
- La création d'un **réseau cyclable en site propre comme première demande des liégeois en matière de mobilité**. La consultation « Réinventons Liège » a très clairement démontré cette priorité. Ceci est confirmé par le succès de plus en plus

massif de la Masse critique de Liège qui par exemple en mai dernier avait rassemblé environ 800 cyclistes. Le sujet du vélo a d'ailleurs été un des thèmes prioritaires des dernières élections communales, l'ensemble des listes se sont d'ailleurs engagées en faveur d'une politique vélo ambitieuse.

-
- Troisième point, au départ d'une enquête menée par l'ULiège, le GRACQ Liège a pu constater le **potentiel très important de report modal vers le vélo**¹. **A la condition du développement d'un réel réseau cyclable sécurisé, six usagers de l'espace public Liégeois sur 10 estiment que leurs trajets quotidiens pourraient envisager leurs trajets à vélo**, dont quatre estiment leurs déplacements intégralement envisageables à vélo et deux l'envisagent en complément des transports en commun ou de la voiture. Ce constat est confirmé par une analyse objective du potentiel cyclable de l'agglomération liégeoise tenant compte de son relief².

1 <https://www.gracq.org/enquete-velo-liege>

2 <https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/pourquoi-le-relief-nest-plus-un-frein-la-pratique-du-velo-liege>

3) Des actions floues et sans moyens

Sur le plan des actions concrètes en matière de mobilité douce, voici ce que le PUM propose :

- A. Sécuriser l'accès aux zones de centralité et aux pôles d'échanges
- B. Développer 15 corridors vélos structurants
- C. Finaliser les liaisons longues distances
- D. Couvrir tout le territoire de réseaux points-noeuds
- E. Intensifier les services destinés aux cyclistes existants et potentiels
- F. Développer le stationnement et les services
- G. Proposer une offre pertinente aux abords des gares, le long du tram et des axes bus structurants
- H. Imposer aux promoteurs un minimum d'emplacements vélos dans les projets
- I. Proposer des solutions adaptées pour les fonctions : travail – école – logement

Parmi ces pistes d'actions, les actions identifiées comme prioritaires sont les suivantes :

- ✓ Un réseau de desserte fine doit être créé autour des lieux de centralités (gares, écoles, services, etc.).
- ✓ Cette desserte locale s'appuiera sur un réseau "structurant"
- ✓ Accélérer la mise en œuvre de 15 corridors vélos à l'échelle de la première couronne, en s'appuyant sur le RAVeL et en finalisant les chaînons manquants ;
- ✓ Développer le stationnement vélo sécurisé

3.1. La politique des corridors : sortir du flou !

Un élément phare de la politique cyclable portée par le PUM réside dans les corridors vélos. Cet élément central, aussi séduisant soit-il, est présenté de façon très insuffisante par le PUM. Le texte souffre d'une grande indétermination de ce en quoi consiste une politique de corridors vélo. A peine peut-on lire que les corridors doivent être « *l'ossature du réseau cyclable liégeois* ». Si le PUM dans la partie « 2.1.3.Perspectives pour la mobilité vélo » mentionne l'idée d'un Réseau express vélo (p.62) présentant quelques grands principes d'aménagement (largeur, relief, éclairage...) le lien entre ce modèle et les corridors n'est jamais explicité. Il en est de même quant aux objectifs spécifiques de ces 15 corridors où on ne trouve que des éléments généraux pour quelques corridors du type : *La liaison vers Seraing ; liaison vers Embourg via Chênée ; liaison vers Ans et Awans ; liaison vers Juprelle et*

Tongres ; liaison vers Oupeye via Herstal ; liaison vers Visé via Wandre ; liaison vers Neupré, via le Sart-Tilman. Le GRACQ Liège est surpris par ce faible degré de précision et d'opérationnalisation de ces corridors quand il compare le degré de précision et d'opérationnalisation proposé par le PUM pour les réaménagements routiers (destinés aux automobiles et aux bus). Ce faisant le PUM semble reconduire malgré lui une hiérarchisation entre les différents modes, délétère aux cyclistes.

Le GRACQ Liège déplore :

- ✓ L'absence de définition précise de ce qu'est un corridor
- ✓ L'absence d'identification cartographique précise de chacun de ces 15 corridors. Deux cartes sont proposées mais n'identifient pas ces 15 corridors de façon explicite et précise.
- ✓ L'absence de précision des objectifs de ces 15 corridors : Pourquoi 15 ? Quels objectifs propres à chaque corridor ? Quelles zones d'intérêt connectées ? Quelles communes, quartiers, entreprises, écoles, gares... connectées ?
- ✓ L'absence de précision claire quant à la nature des aménagements qui seront proposés
- ✓ L'absence d'information quant au travail d'analyse qui a présidé à la définition de ces corridors ?
- ✓ L'absence d'information quant à la connexion de ces corridors entre eux et avec les réseaux cyclables qui devraient être mis en œuvre à l'échelle des zones urbaines denses (Ex : le réseau cyclable structurant du Plan Communal Cyclable qui a été l'essentiel de la politique cyclable à Liège depuis 2011)
- ✓ L'absence de précision quant aux budgets nécessaires et aux moyens prévus pour réaliser ces corridors
- ✓ L'absence de précision quant à la priorité donnée à ces corridors comparativement aux autres objectifs prioritaires concernant les autres modes ni aux échéances de réalisation

Pour citer un exemple, la carte suivante montre très clairement une connexion à la fois floue et insuffisante entre le centre de Liège et le RAVeL de Ans. La connexion par Burenville s'avère particulièrement longue avec un relief important. Un itinéraire plus court est possible via le quartier de Glain et la rue Emile Vandervelde (qui permettrait de connecter le futur Hôpital Mont Légia). Cette connexion (importante) semble absente, mais le degré trop faible de précision de la cartographie ne permet en réalité pas de s'en assurer.



Ces importantes limites rendent difficile l'évaluation de la pertinence de ces corridors (savoir à quoi les concepteurs ont pensé et à quoi ils n'ont pas pensé, identifier les zones couvertes...).

Cette indétermination crée pour le GRACQ Liège deux difficultés majeures :

- Il y a quelque chose d'incohérent à demander l'avis du citoyen sur un projet aussi flou. Pour prendre une comparaison, c'est un peu comme si, à l'échelle de la région wallonne, le législateur souhaitait accroître le réseau autoroutier et annonçait le projet de « créer 15 tronçons d'autoroute » en mentionnant quelques-uns de façon très schématique sans guère en dire plus. Il apparaîtrait à tous que la proposition est si indéterminée (où ? connexion ? moyen ? délais ?) qu'il est impossible au citoyen de s'exprimer à ce sujet. La chose semblerait assez inimaginable. Il en est de même pour ces corridors vélo...
- Par ailleurs, le caractère indéterminé de ces corridors disqualifie ce document comme guide et feuille de route pour la politique de mobilité douce des années à venir auprès des différents acteurs concernés. Il importe que des balises fermes soient ajoutées quant aux objectifs et principes d'aménagements à réaliser.

Proposition du GRACQ Liège, pour la politique de corridors cyclables

- 1) De façon globale, définir pour la politique générale des corridors les grands principes suivants :
 - Un positionnement clair et affirmé pour des aménagements en site propre séparés du trafic et continus
 - L'adoption de trajets aux reliefs modérés
 - La réalisation d'éclairages continus
 - La réalisation d'un marquage ininterrompu et clairement perceptible par l'utilisateur cycliste et les autres usagers
 - Une connexion en réseau de l'ensemble de ces corridors

- **Une analyse globale du territoire du PUM visant à s'assurer que les itinéraires de ces 15 corridors couvrent bien l'ensemble du territoire de la région liégeoise (première couronne)**

- 2) **Pour chaque corridor, établir une fiche détaillée précisant :**
 - **Les objectifs généraux du corridor**
 - **Les points d'intérêts pour la mobilité douce (écoles, entreprises, gares...)**
 - **Une cartographie des itinéraires projetés et des connexions avec l'existant (précisant éventuellement des scénarios multiples)**
 - **Les acteurs institutionnels concernés (communes, région)**
 - **Une estimation des moyens nécessaires à sa réalisation**
 - **Une proposition de calendrier**

3.2. La finalisation des liaisons longues distances : clarifier !

Une analyse similaire que celle émise pour les corridors concerne le projet de finaliser les liaisons longues distance. A nouveau, l'idée semble pertinente, mais sans guères d'éléments de détail, il est difficile pour le citoyen d'émettre un avis éclairé sur la question. Le document risque à nouveau de ne pas jouer ce rôle directeur qu'il est censé jouer auprès des acteurs concernés.

Le GRACQ Liège demande

- **Au départ d'une cartographie détaillée des itinéraires longues distance (RaVEL) présents sur la zone d'intervention du PUM d'identifier avec précision les chaînons manquants et d'établir une liste précises des chantiers à réaliser.**
- **Préciser les principes d'aménagements qui devront présider à ces réalisations. Identifier les acteurs concernés par ces chantiers.**
- **Proposer une estimation financière du coût de réalisation de chaque chaînon manquant.**

3.3. Un réseau point nœud ; intéressant mais pas prioritaire

Troisième élément mis en œuvre par le PUM, le réseau point nœud apparaît comme une idée intéressante. Cette politique ne devrait toutefois pas être considérée comme prioritaire. De tels balisages ont essentiellement pour fonction de répondre aux besoins d'un usage touristique du vélo. Or, l'objectif du PUM et les enjeux qu'il soulève porte avant tout sur la question de la mobilité quotidienne dans la zone concernée.

Le GRACQ Liège demande

- **Que la réalisation d'un réseau de points nœud soit considérée comme une action intéressante, mais moins prioritaire que celle relevant du développement d'un réel réseau cyclable en site propre ou du développement du stationnement vélo à l'échelle de la première couronne ou à l'échelle des zones urbaines denses.**

3.4. Le stationnement... de longue durée en priorité !

Le PUM propose de promouvoir le stationnement vélo à proximité des transports collectifs, dans les nouvelles constructions et dans les constructions existantes. Le GRACQ soutient ces propositions notamment celles impliquant du stationnement au sein du bâti actuel ou futur. Sur le plan du stationnement dans l'espace public, le PUM apparaît en revanche profondément insuffisant. Le stationnement doit être envisagé à courte ou à longue durée et

ce à proximité de nombreux points d'intérêts qui dépassent largement la simple proximité aux transports collectifs.

Le GRACQ Liège demande

- **qu'une cartographie des stationnements vélo existant sur la zone concernée soit réalisée en identifiant particulièrement certaines zones d'intérêts telles que les écoles, les grandes entreprises, les gares, les centres commerciaux et les quartiers d'habitation.**
- **Sur base de celle-ci, un diagnostic quant aux limites de l'offre existante doit être réalisé et un plan d'action ambitieux doit être mis en place en distinguant :**
 - ✓ **Une couverture globale de stationnements courte durée (arceaux...) sur l'ensemble de la zone**
 - ✓ **Une couverture ciblée de stationnements longue durée au niveau des zones suivantes : gares et arrêts de transports en commun structurants, quartiers d'habitation comprenant une part importante d'appartements, centres-villes et zones commerciales (cibler les travailleurs), écoles et entreprises.**

3.5. Les zones urbaines denses, LA priorité oubliée

Concernant les zones urbaines denses (Liège, Herstal, Ans, Beyne-Heusay/Fléron, Seraing essentiellement), le PUM apparaît également relativement flou. Son action vise en priorité la « sécurisation de l'accès aux zones de centralité et aux pôles d'échanges » en proposant un « réseau de desserte fine, doit être créé autour des lieux de centralités (gares, écoles, services, etc.). ». Il va de soi que le PUM n'a pas la mission des PCM et n'a dès lors pas pour vocation de définir des itinéraires cyclables propres à ces zones urbaines locales. Toutefois, aux yeux du GRACQ, le PUM doit jouer un rôle majeur de guide quant aux aménagements à proposer à cette échelle plus fine et manque actuellement cet objectif. Cette échelle constitue le niveau prioritaire d'action car c'est à ce niveau local et urbain qu'un réel report modal vers le vélo est le plus probable (le processus étant déjà enclenché). Or, les principes d'aménagements urbains permettant cette « sécurisation » annoncée sont absents. Le GRACQ s'étonne ici d'ailleurs de ne pas trouver mention du principe « STOP » pourtant clairement détaillé dans les parties introductives du PUM. Le GRACQ regrette également qu'aucune référence ne soit faite quant aux initiatives en cours à l'échelle des zones urbaines denses comme le « réseau cyclable structurant » du Plan Communal Cyclable de la Ville de Liège adopté par le conseil communal en 2011 et associé à la désignation par la région de Liège « ville pilote Wallonie cyclable » soutenue par des fonds wallons pendant 5 ans. La réalisation des itinéraires structurants de ce plan a été l'essentiel de la politique de mobilité douce à Liège ces dernières années. Le bilan du GRACQ Liège au terme de ce projet a révélé de nombreuses insuffisances : 0 itinéraires sur 6 achevés, aménagements souvent de piètre qualité : discontinuités, marquage insuffisant, mixité avec les automobiles, avec les bus, avec les piétons, absence d'éclairage, revêtement dangereux, mixité dans les ronds-points... Toutefois le GRACQ Liège tient à souligner que pour la première fois à Liège « quelque chose » a été fait pour les cyclistes. Ce premier effort doit être amplifié et soutenu.

Pour le GRACQ Liège, le constat est très clair quant aux aménagements à prôner au sein des zones urbaines. Il importe de partir des constats suivants :

- La densité de la mobilité automobile dans ces zones (notamment à Liège) est trop importante pour miser sur une mixité cyclistes-automobiles. **Ceci exclurait d'emblée les enfants, les femmes et les personnes âgées.** Il importe de tenir compte du fait que le premier frein au développement du vélo est le sentiment d'insécurité
- La mixité avec les automobiles tend également à briser l'avantage du vélo en terme d'efficacité (les cyclistes ne doivent pas être prisonniers des files d'automobiles). Il importe de faire du vélo un moyen de déplacement rapide.

Ce que le GRACQ Liège propose :

- **Que le PUM ajoute comme objectif prioritaire et directeur des actions à mener dans les différentes zones urbaines denses incluses dans le PUM:**
- **Niveau 1. la réalisation complète d'un réseau cyclable au maillage fin faisant la connexion entre les quartiers, les centres-villes, les gares et d'autres points névralgiques (zones commerciales, écoles...) fondées sur des pistes cyclables marquées ou séparées du trafic susceptibles d'être empruntées par des enfants. Pour Liège plus particulièrement, l'achèvement prioritaire du réseau cyclable structurant en cours de réalisation depuis 2011 sur la base de principes d'aménagements en site propre. Le PUM doit donc très explicitement encadrer et guider les principes d'actions des Plans communaux de mobilité.**
- **Niveau 2. La mise en œuvre de jonctions inter-quartiers fondées sur des aménagements en site propre**
- **Niveau 3. Dans le but d'offrir à moyen terme une sécurisation de l'espace public sur l'ensemble du territoire (au-delà des liaisons structurantes et connexions inter-quartiers) :**
 - ✓ **a. L'adoption systématique du principe STOP dans toute nouvelle réalisation avec pour principe directeur : oserais-je y laisser rouler à vélo un enfant de 8 ans ?**
 - ✓ **b. L'instauration généralisée de la zone 30 (des exceptions pouvant être faites pour certaines voiries de transit, notamment celles où des aménagements cyclables en site propre existent)**

3.6 La nécessaire formation des aménageurs

Comme nous l'avons dit, dans son travail de suivi des aménagements cyclables réalisés à Liège dans le cadre du « réseau cyclable structurant » (PCC – projet Liège ville pilote Wallonie cyclable), le GRACQ Liège a très souvent déploré la faible qualité des aménagements proposés : discontinuités, marquages faibles ou absents, mixité avec les autres usagers, grande variété des aménagements pour une même situation (traversées cyclables ou chevrons, couleur pas de couleur...), revêtements, reliefs... Les aménageurs ne semblent pas avoir conscience que ces limites sont profondément délétère pour le développement du vélo et que c'est l'impact de l'ensemble de l'effort qui s'en trouve

annihilé. Il importe de rehausser les ambitions de chacun de ces acteurs et de les outiller adéquatement.

Le GRACQ Liège demande :

- ✓ **Le développement de formations spécifiques des aménageurs concernés par la zone (communes/SPW/police) aux bonnes pratiques cyclables associée à la création d'un guide de bons principes d'aménagements définis sur la base de ce qui est généralement réalisé aux Pays-Bas ou au Danemark :**
- ✓ **Une espace propre alloué au cycliste**
- ✓ **La continuité des aménagements et du marquage**
- ✓ **L'harmonisation des principes et aménagements**
- ✓ **La redéfinition des zones locales de mobilité afin de circonscrire les déplacements automobiles au départ de différents outils (sens interdits, sens uniques, piétonisation, diminution de l'offre de stationnement...) permettant de dégager des zones de déplacement propres aux cyclistes.**

3.7. Libérer régulièrement les centres-villes de la pression automobile

Lors de l'enquête menée par l'ULiège sur les freins à l'usage du vélo par les usagers de l'espace public liégeois, le GRACQ Liège a constaté auprès des habitants de Liège un sentiment très net de ne pas être capable de rouler à vélo (plus de 40% des liégeois). Ce constat préoccupant n'est guère étonnant dans une ville qui offre peu d'aménagements cyclables sécurisés à ses habitants. Ceux-ci sont depuis des années privés de la possibilité matérielle d'apprendre en sécurité à rouler à vélo (ce qui est moins vrai dans des zones rurales où la pression automobile est plus faible et où on apprend à rouler à vélo dans le jeune âge). Si le PUM souhaite une modification des choix de mobilités spécifiquement dans les centres urbains denses, il doit se saisir de cette problématique en suggérant une libération régulière et fréquente de l'espace public de la pression automobile. L'espace ainsi libéré pourrait permettre, sur le mode occasionnel mais régulier, de favoriser l'expérimentation de l'usage du vélo et de développer chez tous les liégeois le sentiment de compétence quant à la conduite d'une bicyclette. Cet enjeu touche particulièrement les enfants liégeois qui pourraient ainsi comme les enfants grandissant en milieu rural bâtir des compétences cyclistes sur lesquels ils pourront bâtir plus tard leur choix de mobilité.

Le GRACQ Liège demande

- **Que le PUM invite prioritairement les communes concernées (dont en priorité Liège) à instaurer une journée mensuelle sans voiture dans laquelle les centres-urbains seraient libérés de la pression automobile afin de favoriser le recours au vélo et le développement le sentiment de compétence de rouler à vélo.**